//05//12

MEL POCOCK #119
2012 EUROPEAN MX250 CHAMPION
NEW 2013 | MX
23
MICRON
COLLECTION

UFO
PLAST
2013
WARRIOR HELMETS
MADE IN ITALY
SPARK
DYNAMIC
COSMIC
RIGOROSAMENTE
100% MADE IN ITALY
www.ufoplast.com

Foto **Enzo Tempestini**

XL
moto
cross
web magazine

INDEX

Magic **Moment**

Giù il cancello di partenza della stagione 2013. Lo Star Cross ha aperto le ostilità di una lunga stagione che dal 27 gennaio di concluderà il 29 settembre con il Motocross delle Nazioni. Stay Tuned.

Magic **Moment**

Evgeny Bobryshev non riesce a evitare la moto del compagno di squadra Nagl, caduto davanti alle ruote della sua Honda e la salta come fosse un ostacolo naturale. That's motocross.

XL

Magic **Moment**

"Corri Forrest corri!" Non è una scena del film Forrest Gump, ma lo scatto fulmineo di Rui Goncalves, caduto dopo la partenza, che cerca di rimettersi in assetto da gara. Senza moto?

FOTO: PAOLA CALONGHI

Dario Marrazzo cavalca l'onda di sabbia del circuito "Le Dune" di Riola Sardo. Una "spazzolata" degna del miglior surfista.

Magic
Moment
Kevin Windham ha detto stop. La carriera del 34enne è arrivata al termine dopo 31 anni di motocross, 19 da professionista con oltre 200 gare (secondo nella classifica di tutti i tempi) e due titoli nella 125. Thanks a lot K-Dub!
FOTO: TAKURO NAGAMI
XL

Magic
Moment
Questa inquadratura del sei volte campione del mondo, sintetizza al massimo il motto di Antonio Cairoli: Velocità, fango e gloria! What else?
FOTO: NICOLA BELILLO
XL

DUALAXIS
IMPACT TESTED
0428 40720
motecracing.it

DUALAXIS
IMPACT TESTED
DUALAXIS
DUALAXIS
KNEEGUARDS
LEATT

SHOEI
ROCKSTAR ENERGY DRINK
PIRELLI
MOTUL
AKRAPOVIC
ROCKSTAR ENERGY DRINK
Polisport
SUZUKI
SUZUKI
22
Polisport
ROCKSTAR
PIRELLI

IL BAMBINO È TORNATO

Kevin Strijbos "The Kid" si impone con una tripletta allo Star Cross 2013. Bobryshev e Leok sul podio, Desalle e Nagl KO.

Testo **E. Tempestini**
Foto. **C. Cabrini E. Tempestini**

Kevin Strijbos è tornato alla vittoria allo Star Cross di Mantova, dopo l'affermazione del 2009. Anche in quell'occasione, il belga si era imposto con tre vittorie di manche.

Giù il cancello, la stagione 2013 è ufficialmente iniziata. Lo Star Cross di Mantova, diventata la classica di apertura della stagione internazionale ha tenuto a battesimo vecchi e nuovi abbinamenti. Non tutti i top rider erano presenti per un'edizione che, rispetto alle abitudini che ci aveva dato in quelle precedenti è parsa un pò scarna, orfana soprattutto del campionissimo Antonio Cairoli, del rientrante David Philippaerts e di tutti i maggiori protagonisti della MX2. Cairoli e Philippaerts si stavano allenando in Sardegna in vista degli Internazionali d'Italia ma Star Cross senza di loro non è lo Star Cross che ti aspetti. Comunque nutrito il gruppo dei top rider al via, lo spettacolo non è venuto a mancare con il ritrovato Kevin Strijbos che in sella alla Suzuki ufficiale si è aggiudicato la vittoria assoluta con tre secche affermazioni di manche. Nulla da eccepire sulle prime due prove, vinte agevolmente, ma nella terza è stato facilitato dalla caduta in coppia di Desalle-Nagl. Una caduta, che è diventata involontariamente il motivo dominante di questa apertura di stagione. Nulla da togliere alla vittoria di Strijbos accompagnato al podio da Bobryshev e Leok, ma il "botto" di Desalle e Nagl è

Secondo posto per il russo Bobryshev in sella alla Honda factory gestita dal Team di Paolo Martin. Al primo via è rimasto coinvolto nella caduta innescata da Goncalves ma nelle due manche successive è riuscito a farsi vedere con il gruppo dei primi.

Ritorno di Tanel Leok in sella alla Honda. Dopo una stagione travagliata per l'infortunio alla caviglia subito a inizio 2012, l'estone si è operato durante l'inverno e si appresta a vivere da protagonista la stagione mondiale 2013.

stata la cosa che ha fatto discutere di più. Inutile cercare il "colpevole" per sputare sentenze (anche se Desalle arrivava da dietro e di solito chi tampona, ha sempre torto…) fatto sta che il tedesco si è trovato a terra e si è rialzato infortunato con un dito rotto e qualcosa di più. Iniziare la stagione in questo modo di certo non era nei piani di Max e ne tanto meno in quelli del suo Team che ha investito e creduto molto nelle potenzialità di uno dei protagonisti della vittoria tedesca al Motocross delle Nazioni. In piena preparazione invernale, doversi

fermare per almeno una quindicina di giorni, significa rimettere in discussione tutti i piani di attacco al mondiale. Per Desalle, “giustificazione parziale” per il fatto, che Nagl ha affrontato le wave in maniera leggermente scomposta e questo lo potrebbe aver tratto in inganno facendolo impattare in volo contro la ruota posteriore del tedesco. Spettacolo a parte, è indubbio che queste gare internazionali servono da “antipasto” al mondiale e anche se questo preludio alla stagione iridata inizia a essere lungo e a volte anche pesante, con una serie di gare che non dan-

Debutto in gara nella MX1 per “The Jerre”. Jeremy Van Horebeek ha sfiorato il podio ma ha dimostrato un gran feeling con la Kawasaki ufficiale del Team KRT e sarà uno degli outsider di lusso della MX1 mondiale.

Gautier Paulin non è apparso ancora al meglio ma la sua classe non si discute e presto risalirà verso i piani alti delle classifiche.

Debutto in sella alla KTM del Team ICE ONE per Xavier Boog. Il francese è scattato sempre nel gruppo di testa a dimostrazione di aver gia un ottimi feeling con la sua moto.

no respiro, i piloti rischiano l'indigestione ancor prima di iniziare il pranzo vero e proprio. Un pranzo, la corona iridata della MX1, che nel 2013 sarà ancora più appetibile e ancora più combattuto con molti piloti che cercheranno di togliere dalle mani di Antonio Cairoli, forchetta e coltello con i quali il campione siciliano ha fatto in modo di avere la meglio su tutti i suoi avversari degli ultimi quattro anni andando a conquistare altrettanti titoli. Mantova Star Cross ha dato il "la" al 2013 ma il confronto vero e proprio lo vedremo soltanto alla prima del mondiale, in Qatar (2 marzo in notturna), dove i big si troveranno per la prima volta tutti insieme dietro il cancello di partenza. Ora tocca agli Internazionali d'Italia, con tre prove affilate senza respiro (3-10-17 febbraio) mentre a Hawkstone Park (10 febbraio) e Valence (17 febbraio) ci saranno le altre gare concomitanti. Gare che mescoleranno ancora di più le carte in tavola prima del via della stagione iridata.

Prima gara anche per Rui Goncalves con la KTM 450 che gode del supporto diretto della casa austriaca. Nella caduta al via della prima manche ha rimediato un gran colpo alla mano destra che non gli ha permesso di prendere il via nelle restanti prove.

Gara compromessa da una caduta anche per Davide Guarneri che al via della seconda manche è stato "stirato" dalle moto che lo seguivano, dopo la seconda curva. Distorsione alla caviglia destra e per fortuna niente di rotto.

Romain Febvre, terzo in MX2, sta dando continuità agli ottimi "prodotti" sfornati dal vivaio francese.

Jeremy Seewer si è classificato secondo nella MX2 con ottima regolarità di piazzamenti.

Il podio MX1

Il podio MX2

Stefan Olsen, ha portato al debutto la Honda del Team J-Tech con la quale parteciperà al mondiale MX2 2013. Ottimo il suo quinto posto assoluto.

MOTOCROSS
2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

Kevin Strijbos

l"The kid" è cresciuto ma quando ci si mette, sembra ancora quel ragazzino capace di arrivare secondo al mondiale nel 2006 e 2007. A Mantova è stato un "bis" per lui, dopo che nell'edizione del 2009 aveva gia conquistato il successo in sella alla Honda-Martin. Ritornato alla corte della Suzuki ufficiale per merito dei risultati ottenuti lo scorso anno, con la prestazione ottenuta a Mantova (tre vittorie di manche) si candida come outsider di lusso per la prossima MX1 all'interno di un gruppo di piloti "da paura". Welcome Back

Evgeny Bobryshev

Il russo affronta Mantova come un allenamento e poco più e come forse è giusto che sia, dato l'anticipo esasperato di questa stagione agonistica. Si riscalda a dovere con il passare della manche (undicesimo, terzo, secondo) ma dimostra ancora di essere "acerbo" rispetto all'esperienza dei suoi avversari. Le difficoltà della scorsa stagione, le cadute e gli infortuni, forse lo hanno convinto che nel motocross si vince anche usando la testa e a Mantova è sembrato particolarmente guardingo e attento a non strafare. Calcolatore

Tanel Leok

L'estone non è ancora in forma e si è capito da come curvava a Mantova. Lui, che è un pilota da "orecchie a terra" non riusciva a domare al meglio la sua Honda nei canali della pista lombarda. Che Tanel sia uno "tosto" non dobbiamo ne dirlo ne tanto meno scoprirlo. Ma se vuole arrivare pronto, al mondiale 2013, dovrà rimettersi a macinare curve su curve per migliorare i tempi sul giro. In riscaldamento

Gautier Paulin

LDopo il primo anno di esperienza in MX1 e dopo il fantastico terzo posto ottenuto nel mondiale, dal francese ci si aspettava di più in questo debutto targato “13”. Ma forse è proprio per il fatto di avere gia sulle spalle un anno di esperienza che il pilota KRT si è limitato tenendo a bada il suo spirito di “guascone” che da sempre lo contraddistingue in gara. Anche per lui, questa gara di fine gennaio è sembrata arrivare troppo presto, anzi prestissimo, rispetto al suo stato attuale di preparazione. Lo aspettiamo

Max Nagl

Di ritorno da un periodo di preparazione in Sardegna (come molti altri piloti) il tedesco salito in sella alla super-factory Honda CRF 450 non ha dato l’impressione migliore. Nonostante la vittoria della qualifica del sabato (in testa dal primo all’ultimo metro) una volta in gara sembrava aver perso lo smalto migliore ma forse anche per lui vale il discorso della gara, arrivata troppo presto. Nella caduta di gara3, ha subito un infortunio che potrebbe “pesare” in vista del periodo di preparazione al mondiale che, nonostante le gare, è nel pieno. Sfortunato e incolpevole.

Clement Desalle

Forse non aveva digerito “le paghe” prese dal compagno di squadra Strijbos nelle prime due manche o forse, ancora una volta, gli si è “chiusa la vena”, fatto sta che Clement è ritornato a essere il “very dangerous” che tutti conoscevamo qualche anno fa andando a stendere Max Nagl mentre erano in lotta per il primo posto (gara 3). L’incrocio di traiettorie e la differente combinazione con la quale affrontava le wave rispetto a Max Nagl, non possono giustificare una manovra tanto azzardata quanto ingenua. Clement è un gran pilota, e come tale, dovrebbe capire che alla prima gara certi rischi vanno accuratamente evitati, per il suo bene e per quello degli altri piloti. Rimandato

Glen Coldenhoff

Chiamato alla corte del Team Standing Construct (passato durante l'inverno dalle Suzuki alle KTM) l'olandese dai lineamenti asiatici non si è fatto intimorire da nessuno e ha dominato la gara della MX2. Ottimo il suo inizio di stagione anche se a Mantova, molti dei big della categoria erano assenti. In palla

Jeremy Seewer

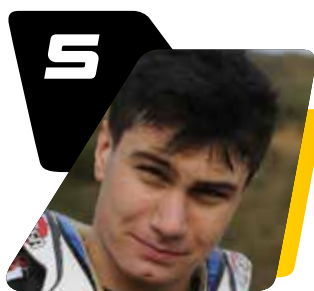
Lo "svizzerino" inizia a farsi vedere e non a caso fa parte del team ufficiale Suzuki in MX2. Dopo i trascorsi in 125, con la dimostrazione di essere un vero e proprio funambolo della categoria, l'apprendistato in sella alla 250 4t sembra andare verso la fine. Nel prossimo mondiale di certo saprà farsi valere. In arrivo

Romain Febvre

Ennesimo prodotto del vivaio francese, campione europeo MX2 del 2011, sembra pronto a fare il salto di qualità ripercorrendo le orme del suo predecessore Jordi Tixier. Sistemato a dovere proprio nella fucina dei campioni KTM (il Team gestito da Jacky Martens) questo ragazzino dai modi gentili sembra proprio avere tutte le carte in regola per emergere nella categoria dei giovani. Concreto

Stefan Kjer Olsen

Dopo aver ottenuto ottimi risultati nel campionato europeo MX2 dello scorso anno (secondo alle spalle di Pocock) il danese che orbita sotto l'egida di Brian Jorgensen passerà alla MX2 iridata e si è dimostrato in grado di tenere un buon passo gia dalla prima uscita in sella alla moto del J-Tech che è "migrato" verso le Honda CRF250, come sempre assistite da Aldini. Concentrato

S

Davide Bonini

Dopo l'ottimo finale di stagione del 2012, l'ex "Maglia Azzurra" è sembrato perdersi nella sabbia congelata di Mantova. Davide è uno dei nostri migliori giovani emergenti e speriamo vivamente di rivederlo al più presto in forma smagliante per puntare a posizioni di alto livello e anche a risollevare "la reputazione" del sempre più scarso vivaio giovanile nazionale. Disperso

SONO IN **RIPRESA**

Di **Alessandro Lupino**
Foto **Enzo Tempestini**

Ciao amici,
Siamo alla seconda puntata della mia rubrica e devo ammettere che mi sto divertendo molto a tenervi aggiornati! Nell'ultimo numero di XL fa vi avevo lasciato ancora un po' acciaccato,ma adesso sto decisamente meglio anche se non sono ancora guarito del tutto. A inizio gennaio a causa di una caduta in allenamento mi sono micro fratturato l'omero all'attaccatura della spalla. Non ci voleva ma d'altronde come tutti sappiamo il motocross è anche questo! Sono stato in Francia per farmi visitare da uno specialista, ho fatto molte terapie e alcune le sto continuando pure ora, comunque tutto sommato ho avuto un recupero piuttosto veloce! Sono riuscito ad allenarmi come si deve solo da inizio febbraio ed è per questo, che ho dovuto saltare la gara di Mantova. Mi è dispiaciuto moltissimo perchè mi sarebbe piaciuto debuttare con la nuova moto in Italia. Dovevo debuttare in gara a Hawkstone Park,in Inghilterra il 10 febbraio, ma come ben sapete la gara è stata annullata per maltempo e quindi ho dovuto rimandare il mio debutto con la Kawasaki. Da questo mese mi sono definitivamente trasferito in Olanda presso la sede del Team dove stiamo testando le ultime cose prima dell'inizio della stagione e nonostante il pessimo tempo sto cercando di prendere un po' di confidenza sulla sabbia e mi sto allenando per poter recuperare il tempo perso a inizio gennaio. Ora aspetto di prendere parte all'ultima degli Internazionali d'Italia a Pietramurata. Lo scorso anno ho vinto la classifica riservata alla MX2 e in questa stagione mi sarebbe piaciuto poter difendere la "tabella rossa" ma purtroppo non ce n'è stat l'occasione e adesso spero solo di fare bene alla gara sul circuito "Il Ciclamino" dove sarà iportante esserci anche in vista del GP che ci si svolgerà il prossimo mesi di aprile. Il 26 febbraio partirò per il Quatar e nel prossimo numero vi racconterò del mio inizio stagione. Spero di raccontarvi #solocosebelle!!! Intanto continuate a Seguirmi sulla mia pagina Facebook o su Twitter.
A presto

Alessandro Lupino #300

SIMPATIA **NORDICA**

Antti Pyrhonen, il "glaciale" pilota finlandese che ama l'Italia, è passato dall'altra parte della barricata: da pilota a team manager.

Di **Enzo Tempestini**

X'L: Prima domanda e a freddo: perche ti sei ritirato dalla gare?

AP: La mia è stata una lunga carriera, il tempo inizia a passare veloce e sono arrivato a trentaquattro anni. In questo periodo, durante il quale ho raggiunto degli ottimi traguardi vincendo alcuni GP della MX3 e mentre ero ancora il pilota finlandese più veloce nel motocross, ho maturato la decisione del mio ritiro, prima di iniziare un declino che mi avrebbe portato a chiudere la carriera come fossi stato "uno qualsiasi". Un'altra ragione per la quale ho deciso di ritirarmi dalle gare è dovuta al momento difficile che stiamo attraversando in tutti i settori compreso il motocross. Gli ultimi anni ho gestito e corso per il mio team ed è stato veramente difficile rimanere concentrati sul lavoro di team manager e su quello di pilota. Arrivare a chiudere il budget economico necessario per correre era diventata un'impresa difficile e anche questa è stata una causa per la quale ho deciso di smettere. Non ultimo il fatto di essere stato onesto con me stesso quando mi sono detto "Antti, è arrivato il momento di fermarsi". Dietro il cancello di partenza è sempre più difficile rimanere concentrati a dovere. Anche se mi sono allenato sempre con estrema professionalità, a un

certo punto ho capito che la mia mente, la concentrazione necessaria, iniziavano a non essere più le stesse e allora ho preso la decisione finale.

X'L: Il tuo passaggio repentino da pilota a team manager, era gia stato programmato oppure è stata una specie di "sorpresa"?

AP: A essere onesto, ho sempre detto che dopo che avessi smesso di correre come pilota, sarei voluto rimanere nel mondo del cross e come massima ambizione, speravo di poter fare il team manager di una squadra professionale. Negli ultimi quattro anni, come ti dicevo, ho gia fatto il team manager di me stesso e di altri piloti, avendo messo in piedi un mio team in maniera totalmente privata. Con il passare del tempo ho capito che quello era veramente quello che io avrei voluto fare dopo aver smesso di gareggiare e ho anche capito di essere capace nel gestire l'organizzazione e il lavoro di un team. Prima di prendere la decisione finale, mi ero gia messo in contatto con Kimi Raikkonen e avevamo parlato amichevolmente della possibilità di lavorare insieme e poco dopo Kimi mi ha contattato chiedendomi se cosa avevo intenzione di fare per l'anno successivo e se avevo deciso sul mio futuro. Io gli risposi che non sapevo ancora come muovermi e allora lui mi chiese in maniera chiara se ero interessato a diventare il team manager della sua squadra. Ho risposto immediatamente si, senza pensarci nemmeno un secondo.

X'L: L'ulteriore ragione per dire definitivamente basta

AP: Si, certamente, ma nella mia mente era chiaro che il 2012 era il mio ultimo anno da pilota. Ovvio che la richiesta di Kimi, ha fugato ogni dubbio e ho sentito il "click" che mi ha fatto decidere all'istante.

X'L: Hai sempre avuto un buon feeling con l'Italia e con gli italiani e per tre anni sei stato pilota

ufficiale TM nella classe regina del motocross. Come hai vissuto quell'esperienza?

AP: Sono stati gli anni migliori della mia carriera: il migliore periodo della mia forma fisica e mentale, ero veloce e allenato a dovere. Penso che insieme alla squadra TM abbiamo fatto veramente un ottimo lavoro in quel periodo, dimostrando al mondo del motocross che Antti Pyrhonen era un ottimo pilota e la TM una moto performante e che potevamo competere ai massimi livelli. Non posso che ricordare gli anni passati insieme alla TM in maniera positiva, sono stati periodi indimenticabili e di certo i migliori della mia carriera di pilota. E quando mi chiedono qual è stata la cosa che più ti ha colpito della squadra italiana, rispondo sempre: ho avuto per tre anni il migliore "boss" del mondo; Gastone Serafini. Una persona incredibile, sotto ogni punto di vista.

X'L: Nel corso della tua lunga carriera hai vissuto molti cambiamenti del motocross. Cosa pensi della situazione attuale

AP: Sono cambiate molte cose nel corso della mia carriera. Tecnicamente, è ovvio, siamo passati dalle moto 2 tempi a quelle 4 tempi,

ma ci sono stati cambiamenti soprattutto a livello di organizzazione, passando dai campionati gestiti a livello amatoriale, a dei campionati gestiti in maniera professionale. La svolta si è vista negli ultimi dieci anni, dopo l'arrivo di DORNA e a seguire di YOUTH STREAM. Il livello organizzativo è cresciuto tantissimo e posso solo dire che ha fatto del bene al motocross. Questo sport è cresciuto molto rispetto agli inizi della mia carriera, ci sono molti più interessi economici in ballo, c'è la televisione che segue tutte le prove, internet che ci informa in tempo reale su tutto quello che succede e questo ha elevato ai massimi livelli di interesse il motocross in generale. Basta pensare al Motocross delle Nazioni che è diventato un evento seguito in tutto il mondo e non solo dagli appassionati di MX, ma anche da tanti spettatori che sanno dell'importanza di questo evento a livello mondiale.

X'L: Quindi, secondo te, il motocross sta andando verso la giusta direzione.

AP: Per quanto mi riguarda, si. È sempre difficile riuscire a leggere bene i cambiamenti in un periodo di tempo troppo corto. Bisogna dare il giusto tempo alle cose per vedere se sono positive oppure no. E se guardo ai cambiamenti effettuati negli ultimi dieci anni, dico che hanno portato il motocross sulla giusta strada.

X'L: Ora sei passato definitivamente dall'altra parte del manubrio. Come è cambiato il tuo modo di vedere il motocross. Cosa si prova a essere dalla parte del team manager e come ti senti.

AP: è un modo di vedere le cose completamente diverso. Devo organizzare il lavoro di un nutrito gruppo di persone e di certo non è la stessa cose di essere pilota, quando devi concentrarti solo ed esclusivamente sul tuo lavoro.

Ora invece, ho più di dieci persone da coordinare ma sono riuscito a trasferire la mia passione per il motocross, da pilota a team manager e mi sto godendo veramente questa nuova esperienza sotto tutti i punti di vista. Fino a questo momento tutto è andato avanti per il meglio, abbiamo dovuto prendere anche decisioni importanti per fare dei passi avanti notevoli e in poco tempo. Mi sento sempre più a mio agio in questo ruolo e sono sempre più convinto di poter svolgerlo al meglio cercando di portare questa squadra a essere una delle migliori della MX1, e in poco tempo.

X'L: Hai parlato di decisioni importanti e si capisce di cosa parli. Avete ingaggiato due piloti di grande livello della MX1 e a questo punto, la ricerca del migliore risultato possibile è d'obbligo. In un campionato difficile come la MX1, dove pensi che potete arrivare?

AP: Sinceramente parlando, in questo periodo stiamo lavorando tantissimo su tutto quello che riguarda la prossima stagione, lo sviluppo delle moto, l'organizzazione delle trasferte e non abbiamo tanto tempo di pensare a un possibile risultato. Tutti, dai piloti, ai meccanici per arrivare a me, vogliamo raccogliere degli ottimi risultati, questo è certo. Stiamo tutti lavorando per questo e sono convinto che con l'impostazione che abbiamo dato al team e con la nostra mentalità, i risultati arriveranno di certo.

X'L: Hai detto che non ti aspetti nessun risultato dalla prossima stagione, ma onestamente, per il futuro della tua carriera, ti aspetti di poter diventare il team manager di una squadra campione del mondo?

AP: Al momento la mia idea è quella di lavorare per portare le mie esperienze alla squadra, per aumentare le potenzialità e far crescere la mentalità della squadra verso i massimi livelli. Il prossimo step da fare, è senza dubbio quello di portare la squadra a essere uno dei top team del mondiale motocross e poi, quando saremo in grado di dire che questo step sarà completato, forse fra un paio di anni, saremo in grado di puntare più in alto. Credo di poter arrivare in alto, ma senza saltare quei passaggi obbligatori che ti danno esperienza e che ti fanno maturare prima di pensare di arrivare all'apice del successo. Per ora siamo riusciti ad avere il supporto diretto da parte di KTM e di altri partner tecnici molto importanti. Siamo pronti per affrontare il prossimo step. Per arrivare al top ci vorrà del tempo, ma stiamo lavorando tutti per questo scopo.

X'L: Tutti conoscono il proprietario del team ICE ONE, Kimi Raikkonen, forse uno degli sportivi più famosi al mondo, campione del mondo Formula 1 con la Ferrari. Qual è il rapporto di collaborazione che avete riguardo al team. Partecipa attivamente oppure ti lascia carta bianca su tutto?

AP: Kimi è il proprietario del team ma anche un amico con il quale condivido una grande passione verso il motocross. Abbiamo in comune molte idee di come gestire la squadra e dove vogliamo far arrivare il team. Questo è uno dei motivi per il quale mi ha chiamato a ricoprire questo ruolo. Al momento, il suo lavoro principale è quello di pilota di Formula 1 e non ha molto tempo per essere vicino a noi ma si interessa veramente molto su quello che la squadra sta facendo e segue con attenzione ogni cosa che accade, da vicino quando il suo tempo e i suoi spostamenti glielo consentono e da lontano quando è impegnato nel suo lavoro. Una cosa è certa, abbiamo in comune una vera e grande passione per il motocross e questo di certo ci aiuterà ad arrivare a grandi risultati.

AIRBRAKE™

IVAN ZUCCONI
PRO FMX RIDER

BEST TRICK GRAPICS 2013

NAMUR UNICA E INIMITABILE

Lo storico tracciato belga, ha scritto pagine indelebili del motocross, e si appresta al grande ritorno.

Testo: **N. Paoletti**
Foto: **E. Tempestini**

La Citadelle è una bastiglia di antiche origini, attorniata dalle sue mura in posizione strategica, sopra la collina che "domina" la città di Namur. L'impatto scenico è davvero spettacolare, al suo interno vi trova sede L'Esplanade, un piazzale vastissimo con un monumento imperiale; nel resto della collina si sviluppa un ampio parco con piante secolari dove si sviluppa uno dei luoghi culto del motocross. La pista forse più conosciuta del mondo, che non è neanche una pista, dato che in questo luogo veniva transennata tutta la collina per delimitare il budello del circuito di motocross. Un circuito che durava un weekend, il tempo per fare una gara del Campionato del Mondo e poi smantellare tutto. I termini di parago-

ne sono quelli con la pista di Montecarlo, dove si disputa il GP della F1, e termine di paragone fu mai più azzeccato. Dai primissimi anni della nascita del motocross, l'appuntamento con la gara di Namur è sempre stato un appuntamento stabile, immancabile. La data era solitamente quella del primo weekend di agosto e il Mondiale era quello della classe 500. Credeteci, ci vuole davvero fegato e un polso da chirurgo per guidare una moto da cross a Namur. Trampas Parker nel 2004 e nel suo classico accento americaneggiante sentenziò: "Sono contento di tornare a casa con tutte le ossa sane, è veramente una pista da matti" e detto da lui è tutto un programma. La pista non lascia scampo, si divincola tra alberi e

radici che sbucano dal terreno, nel sottobosco c'è un gioco di penombra che crea problemi di visibilità nello scorgere dossi e canali, il terreno spesso viscido rende instabile l'assetto, e zigzagare tra queste asperità correndo a pochi millimetri dalle braccia dei tifosi che si agitano appoggiati alle transenne di alluminio, è davvero una sensazione entusiasmante elevata all'ennesima potenza come e nel percorrere Il tratto di asfalto nella parte bassa, che negli ultimi anni veniva ricoperto con terra e sabbia, tratto velocissimo con un dosso naturale che faceva volare per 25 metri. E poi di nuovo su, per le mura del Castello, con quattro terrapieni ripidi e velocissimi e lo sfondo panoramico di Namur vista dall'alto. Uno spettacolo inaudito e inimmaginabile da spiegare a chi non c'è mai stato. Lì si vive la gara, non parlo del pilota, ma da tifoso! Non c'è mai stata pista dove un tifoso si senta veramente "dentro" la gara come a Namur. Lì vedi i piloti negli occhi, catturi la loro concentrazione e il loro sforzo, assapori la tensione del rischio, e il tuo cuore batte a tutt'uno con quello del pilota che sta passando a velocità folle con la moto che sbacchetta a pochi centimetri da te. Alcune immagini rimangono indelebili nei nostri occhi: anno 2000; Pit Beirer in sella alla Kawasaki. Il pilota più "cattivo" che ricordiamo di aver visto a Namur. Nel tratto del sottobosco, dopo il doppio in discesa, passava con la moto "a palla" sul terreno viscido, la moto sbacchettava, ma lui il gas non lo mollava, facendo dei "peli" incredibili ai lati delle transenne e degli alberi, la gente che si ritraeva con sorrisi sui volti ubriacati da una sensazione di "libidine motocrossistica". Nel 2006 l'esatto contrario: Stefan Everts; sembrava passeggiare tanto il suo stile era morbido e raffinato, a malapena si udiva il rombo del motore. Messo a confronto con Coppins, che invece sembrava "scannare" la moto, l'effetto visivo era quello di un confronto distorto.

Everts rilassato e leggero girava 3 secondi in meno di Joshua, sebbene fosse alta l'illusione di un pilota in fase di studio della pista. Mai nessuno come "The Legend" in quel di Namur, l'incontrastato Re di questa pista, imbattuto! Namur è indubbiamente una pista pericolosa, una pista che poco si addice con il motocross moderno ma è un'icona della storia del nostro sport e non deve morire! E' una festa del motocross, non abbiamo mai visto così tanti tifosi intenditori, esaltati, cosmopoliti, ubriachi, allegri come a Namur.
Si sventolano bandiere di tutte le nazionalità, si annuisce con il "vicino di tifo" di un'altra nazione al passaggio dei piloti, si sentono cori, urla, risate e intanto fiumi di birra che sgorgano da ogni dove.
I piloti si mischiano alla folla con le loro pit bike durante i sopralluoghi di "studio" della pista, disimpegnandosi in qualche foto o stretta di mano. Questa è davvero la vera festa del motocross. Il paddock allestito sul cucuzzolo della collina, e tutt'intorno, una miriade di bancarelle di gadgets e punti ristoro. Il via vai della gente che si sposta per cambiare posizione e vedere un'altro splendido scorcio di questa bellissima location. Quello che non vedi a Namur, lo "senti"! La pista ti permette di vedere solo il pezzo in cui ti trovi. Non ci sono zone panoramiche, dove puoi vedere metà del tracciato o anche meno: no! Qui ti godi solo ogni passaggio dei piloti e poi, devi aspettare quasi 3 minuti per rivedere i centauri in azione. Avete mai visto una gara così? Se la vostra risposta è no, allora vi siete persi qualcosa di stupendo! I piloti ti passano davanti in bagarre, sfila tutto il gruppo e tu li segui fino all'ultimo poi silenzio, o quasi. Senti l'altoparlante in lingua fiamminga o francese, i tifosi si scambiano occhiate di consenso, ma bisogna aspettare, in trepidazione nel bosco tra il cinguettio degli uccel-

lini mentre il rumore delle moto è svanito. A volte non sembra nemmeno di essere ad una gara poi, dopo un po' senti di nuovo l'avvicinarsi dei motori, accompagnati dai boati di folla e mentre il rombo delle moto si fa sempre più vicino, si ricomincia a saltellare in maniera "adrenalinica", chiedendosi se saranno cambiate le posizioni: chi sbucherà per primo? E secondo? Poi arrivano tutti insieme o sgranati, l'adrenalina scorre nel corpo, esalta e parte il boato della folla che in quel momento come una ola tocca quella zona! Bellissimo! Bellissimo condividere l'emozione medesima con gente che non conosci di altri posti ma che come te è malata di questa stessa passione: il motocross! Namur deve vivere! Namur è il motocross! Stefan Everts qui ci ha vinto il suo ultimo Mondiale nel 2006. Un sogno che voleva realizzare da sempre, come Eric Geboers che vinse qui nel 1988, diventando Mr 875. Stefan Everts è il re di questa pista. Imbattuto! Ogni volta che vi ha partecipato ha sempre vinto la gara, a partire dalla sua prima volta nel 1998, quando da wild card vinse nel Mondiale 500, in una domenica non concomitante con il Mondiale 250 a cui partecipava. Vincerà ancora tutte le volte a Namur. Quella del 2005 la gara più bella, quando con una netta superiorità di guida e un'ineguagliabile interpretazione delle traiettorie diede vita a una delle sue gare perfette e quando venne ampiamente complimentato da suo padre Harry, mai troppo espansivo fino a quel momento verso il figlio che si stava costruendo la leggenda! Nel 2006 quella più mitica, vinse da dominatore ambedue le manche, vincendo il Mondiale con netto anticipo, novantanovesima vittoria in carriera, decimo titolo di Campione del Mondo e ritiro del numero di gara 72 con consegna di targhe e trofei da parte dei vertici di Youthstream. Stefan salì

sul podio regalando a tutti un momento che è entrato nella storia. Sull'Esplanade un mare di gente, mai così tanta, tutti a rendere omaggio alla Leggenda nel momento della sua incoronazione. Stefan, commosso, si inginocchiò e si inchinò ringraziando tutti i tifosi. 6 agosto 2006: Uno dei tanti momenti storici, con un Campione che è entrato nella leggenda all'interno della pista più singolare del Motocross Mondiale: Altro momento memorabile fu "autografato" da Hakan Carlqvist quando, nel 1988 entrò nella storia di questa gara vincendo con una perentoria doppietta al suo ultimo anno di attività. L'ultima zampata vincente conclusa con la mitica bevuta del boccale di birra di fronte al bar "Chalet du Monument", quando con il fratello si mise d'accordo prima della gara di passargli un boccale di birra se il vantaggio fosse stato tale all'ultimo giro prima di involarsi per la vittoria. Sotto gli occhi allibiti del pubblico, durante la prima manche, con 50 secondi di vantaggio, Carlqvist si fermò davanti al bar, sul famoso tratto di asfalto e dopo aver bevuto una birra, ripartì per tragliare il traguardo in prima poszione. Purtroppo nella seconda manche il vantaggio non era tale da permettere lo stesso exploit, nonostante ad ogni passaggio il numeroso pubblico si allungasse con

boccali di birra alle mani... un'impresa che è entrata nella storia. Anni dopo Everts replicò l'episodio, ma con un più salubre thè freddo, niente a che fare con il vikingo Svedese. Momento topico anche per il belga, Cedric Melotte, che nato e cresciuto a Namur, nel 2003 fece sua la vittoria nella'llora classe 650. Vincere a Namur, a casa, una vittoria che non ha prezzo. Come la prima vittoria di GP di Antonio Cairoli che a Namur ha vinto nel 2004 ha vinto la sua prima gara Mondiale, diventando il primo Italiano a salire sul gradino più alto del podio a Namur, impresa mai riuscita prima a uno dei nostri. Davide Guarneri ha vinto la MX2 nel 2007, un allora che vale "doppio" come altrettanto importante è stato il successo di David Philippaerts che ha vinto l'ultima manche del Mondiale mx1 corsa a Namur, nel 2007 nell'ultimo anno in cui il mondiale è approdato alla "Citadelle". Dopo quell'edizione, sono insorte serie problematiche con i verdi, che hanno fatto un ostruzionismo talmente esasperato da portare alla cessazione della gara, ostruzionismo che negli anni è diventato una vera e propria guerra che ha portato alla chiusura di molti impianti permanenti in Belgio, un problema gravissimo che aveva avuto anche tanta risonanza nell'ambiente, con Smets ed Everts a cercare di mediare per evitare quello che stava portando alla crisi di vivaio delle nuove

leve del Belgio. Segnali positivi sono comunque arrivati dal promotore del Gp del Belgio: Edmond Detry che dopo numerosi meeting con le autorità locali, sembra aver avuto “semaforo verde” per organizzare un nuovo Gp proprio a Namur. Sono stati effettuati dei sopralluoghi sul sito, entrando in contatto con le autorità e i segnali ci sono tutti. Forse ad oggi, il problema maggiore potrebbe essere quello di configurare la pista secondo canoni di sicurezza attuali e forse la pista verrà leggermente “ritoccata”, ma l’importante sarà mantenere integra l’atmosfera e i pezzi del circuito che ne hanno fatto la storia, a partire dal tratto in asfalto, la cui intenzione è forse proprio quella di lasciarlo tale e quale, senza il riporto della terra come nelle ultime manifestazioni. Ad oggi si parla di un’alternanza annuale del GP del Belgio tra la parte Fiamminga e quella Vallone, con Namur accreditata per la gara del Mondiale 2015 e sembra gia in programma un GP delle Nazioni. L’intenzione degli organizzatori, è quella di creare un evento singolare, una gara da ripetere con cadenza quinquennale, un modo per dare ancora più risalto e importanza ad una gara unica che ha fatto la storia del motocross. Bentornata Namur!

THE NEW
350
SX-F

SPHERA È PRESENTE NEL CAMPIONATO
DEL MONDO MOTOCROSS
CON ALESSANDRO LUPINO E IL TEAM J-TECH

Asterisk
NITRO CIRCUS
ONE INDUSTRIES
FMF
JUST1
HELMETS
HELMETS
TOYS
ation.com
FMF
SO. CALIF.
MOOSE
RACING
RENTHAL
TwinAir
RACETECH
hold the power.

PARTENZA LANCIATA

Antonio Cairoli domina sulla sabbia di Riola la prima prova degli Internazionali d'Italia 2013. A Charlier la palma di migliore della MX2.

Testo e Foto **Enzo Tempestini**

Insolita apertura per il main championship italiano che si è spostato sulla profonda sabbia del crossdromo “Le Dune” di Riola Sardo nella costa ovest dell’isola. Una scelta, quella di aprire il campionato in Sardegna, che aveva fatto molto discutere durante l’inverno, una scelta che invece ha pagato lo spettacolo e soprattutto i tanti sforzi effettuati dagli organizzatori per presentarsi al meglio a questo appuntamento. Dopo la gara, dire che tutto è andato bene sarebbe un azzardo ma dire che è stato fatto il massimo, questo è altrettanto veritiero. La struttura sarda si è presentata come meglio non poteva, i club che si sono aiutati a sostenere questo gravoso impegno hanno fatto “miracoli” per adattare al meglio quello che c’era e la risposta del pubblico è stata di quelle da “mille e una notte”.

Oltre 10.000 persone, ma di quelle vere, non i soliti numeri buttati li a caso dopo ogni gara, hanno fatto da splendida cornice all'ouverture degli Internazionali. Cambiano i luoghi, cambiano i terreni ma non cambia "la musica" del vincitore. Dal violino arancione di Tony Cairoli sono uscite ancora una volta le note della vittoria, su un terreno tanto amato dal campionissimo quanto odiato da quasi tutti gli altri, su una sabbia profonda che a Cairoli risulta facile da digerire, mentre resta indigesta al resto del gruppo, il siciliano ha ancora una volta dimostrato di essere l'uomo da battere. Il solo De Dycker, sabbiaiolo per estrazione data la sua nazionalità belga, ha provato a impensierire il sei volte campione, ma senza successo. Nella manche riservata alla MX1 ha provato a tenere "botta" ma invece, la "botta" l'ha

fatta, in terra, forse nel tentativo di tenere il ritmo di Cairoli. Nella finale “elite” è stato però Keeno ha far registrare il giro veloce anche se Cairoli, al pronti via, ha spazzato in faccia a tutti due giri iniziali da “paura” che lo avevano gia messo al riparo da spiacevoli sorprese. Praticamente una formalità la vittoria di Tony a Riola. Oltre a questo, la prima prova di questo campionato ha detto altre cose importanti. De Dycker, uomo che potrebbe dire la sua e alla grande nel mondiale MX1, si è attestato alle spalle del compagno dimostrando che la scelta di KTM dello scorso anno ancora “paga”. Alle loro spalle hanno chiuso i rientranti Frossard e Roelants in sella alle Yamaha del Team Rinaldi. Reduci da lunghi periodi di stop a causa dei noti infortuni, i “monsterini” 2013 per l’assalto al mondiale 2013 si sono dimostrati in recupero e pronti alla nuova stagione anche se, ovviamente, a corto di preparazione.

Preparazione nel pieno dello svolgimento anche per Bobryshev e Philippaerts, in sella per la prima volta alla Honda targata Gariboldi. Il russo è alle prese con l'approccio alla nuova moto, dopo aver testato di tutto e di più in Giappone ma è apparso ancora non in condizioni ottimali. Discorso a parte per Philippaerts che, reduce dall'infortunio ai polsi, si è rimesso in pista con la solita grinta e tanta voglia di recuperare il terreno perduto rispetto agli avversari. Per lui, oltre a dover rientrare dall'infortunio ai polsi (il secondo) il fattore di dover mettere in pista un sistema completamente nuovo, dalla squadra alla moto, che implicherà, senza ombra di dubbio un periodo di adattamento maggiore rispetto ad altri suoi concorrenti per il rientro nella top ten del mondiale 2013. Cose "vecchie" insomma quelle che sono scaturite dalla gara di Riola, che di nuovo ha effettivamente fatto emergere ben poco. Anche nella MX2, soliti "volti noti" con Kullas, ritornato alla corte di Gariboldi, e Charlier a fare la differenza.

Ottima l'impressione che ha dato Ivo Monticelli, al debutto con la TM ufficiale. Il giovane marchigiano ha chiuso al quarto posto la MX2 dopo una rimonta da fondo gruppo culminata al secondo posto ma caratterizzata da una caduta finale che lo ha retrocesso di due posizioni. Nella finale invece, Ivo ha chiuso quindicesimo, sesto della MX2. Riola ha dato i primi verdetti, forse scontati ma sempre da tenere in considerazione, ora la "palla" passa altrove, su altri terreni e con altri protagonisti, forse.

Pubblico di Riola

Incredibile partecipazione di pubblico a questa "prima assoluta" in Sardegna per gli Internazionali d'Italia. Fina dalle prime luci del mattino, un fiume di gente ha preso d'assalto le dune di sabbia di Riola per la soddisfazione di piloti e organizzatori. Uno spettacolo che ci ha riportato indietro nel tempo. Il motocross è vivo !

Tony Cairoli

Difficile pensare ad una "sconfitta" di Cairoli su un terreno come quello di Riola, dove il siciliano affina anche la sua preparazione in vista del mondiale. Vedere Tony "galleggiare" sulla sabbia e "volare" sopra i profondi canali, messo a paragone con le difficoltà oggettive che hanno avuto tutti gli altri, sabbiaioli compresi, eleva ancor di più e ancora una volta la classe innata del campionissimo. Indiscutibile

Ken de Dycker

È stato l'unico in grado di tentare un timido contenimento allo strapotere di Cairoli. Tentativo risultato inutile ma necessario a capire che per competere con i migliori, la strada è ancora lunga e difficile. Combattente

Steven Frossard

Il francese sta cercando di recuperare al meglio e non è in condizione. Si vede. Nonostante gli otto mesi di stop, la sua velocità in pista non si discute anche se mostrata solo in qualche frangente. Tirare a fondo a inizio stagione non avrebbe senso e il pilota Yamaha lo sa benissimo. Guardingo

MX1-MX2

Joel Roelants

Valgono gli stessi discorsi fatti per Frossard. Joel è veloce e non lo scopriamo di certo oggi ma deve contenersi e soprattutto attenersi a determinate regole non scritte di apprendistato. Al primo anno in MX1 dovrà scontrarsi con icone del motocross che hanno esperienza da vendere e i consigli della squadra lo stanno tenendo “a bada” ottimamente. Debuttante ma con grinta.

Evgeny Bobryshev

Il russo è sembrato un altro rispetto alle “scorribande” dell’ultimo mondiale MX1. Le tante “capriole” devono aver fatto riflettere lui e la sua squadra soprattutto sull’approccio alla nuova stagione e l’arrembante “Bobby” è sembrato come resettato per una partenza più tranquilla in vista di una lunga stagione. In attesa

David Philippaerts

Nella media la prestazione di Philippaerts al debutto sulla Honda. Il rientro in gara dopo l’infortunio ha di certo condizionato e non poco la sua prestazione, finalizzata soprattutto a capire tante cose. La grinta di David non si discute, la sua tattica nemmeno, dobbiamo solo aver pazienza di aspettarlo nelle migliori condizioni. Tornerà.

Organizzazione

Vedersi assegnato un evento cosi importante a pochi mesi dalla scadenza, su una struttura che fino a quel momento aveva ospitato gare locali e poco più, poteva far pensare anche a un “disastro” e invece, i ragazzi del locale moto club coadiuvati da moto club limitrofi si sono dati da fare e notevolmente, arrivando a un ottimo compromesso organizzativo. Alcuni aspetti sono da rivedere e di certo da migliorare in maniera netta ma le “attenuanti” del poco tempo a disposizione e soprattutto delle strutture “esistenti”, fanno meritare un voto ampiamente sufficiente a chi ci ha lavorato. Ma non vi fermate !

MOTOCROSS 2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

ALL NEW 2013

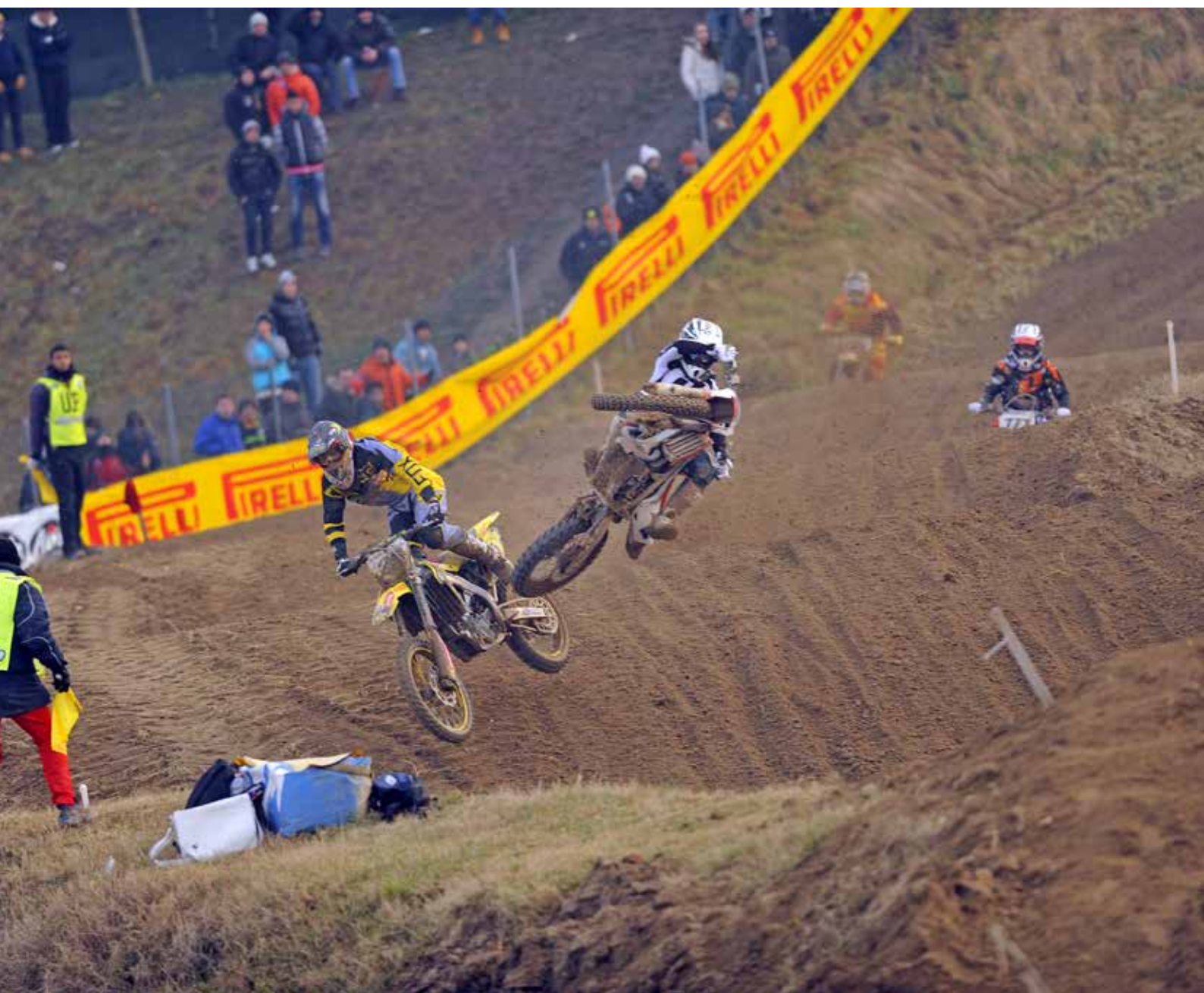
CADI **SETTE** VOLTE, RIALZATI **OTTO!**

Una massima Zen recita più o meno così e niente potrebbe sintetizzare meglio lo spirito del cross e della sua gente.

Testo **P. Calonghi**
Foto **P. Calonghi // C. Cabrini // E. Tempestini**

Starcross 2013, Rui Gocalves si tocca con Xavier Boog dopo la prima curva, viene sbalzato dalla moto e picchia duro, rimbalza davanti a Paulin che lo evita di un soffio, l'urto lo alza dal terreno, pare quasi galleggiare a mezz'aria, cade di nuovo, ma è solo una frazione di secondo, si rialza immediatamente e, per un attimo, sembra un centometrista pronto allo scatto, una figura surreale in un orizzonte di moto e polvere. Poi corre a riaccendere la moto e riparte. Guardiamo queste foto più volte in sala stampa e ci chiediamo, come sempre davanti alle immagini di un crash, cos'è che spinge i piloti a rimettersi in piedi e a combattere ancora. In tutta l'incredibile storia di amore fango e fatica che chiamiamo motocross niente è più potente di questo gesto, cadere e rialzarsi, in un istante solo c'è la metafora della vita stessa. Fotografando a bordo pista, stagione dopo stagione, finisci con il convincerti che non sia solo la voglia di vincere a spingere un rider a stringere i denti e risalire in sella, è piuttosto un codice non scritto, una qualità dell'anima. Gara dopo gara ti rendi conto che non
importa per cosa sta correndo e in che posizione si trova, un crossista, uno vero, prova a rialzarsi sempre, anche con le ossa rotte e il morale a pezzi, lo fa anche se è ultimo e ha respirato polvere e rabbia per tutta la gara. Forse è per questo

ROCKSTAR
SUZUKI
22
PIRELLI
21

che il cross ci affascina tanto, perché il suo popolo è differente da tutti gli altri sportivi, assomiglia solo ai rugbisti, altra gente di terra, botte e fatica. Sono simili nell'orgoglio dell'appartenenza: quando per una passione sputi sangue lo sport smette di essere un gioco, diventa una specie di religione. Nel rugby se sei a terra sei fuori da tutto, non puoi toccare palla né avversari, nel rugby del non fermarsi, del rialzarsi sempre e proseguire ne hanno fatto una regola, in pista questa regola non c'è ma i piloti lo fanno ugualmente e quando lo fanno sono soli, non ci sono compagni, nessuno a cui passare il testimone quando sei stremato e il fiato ti si taglia nei polmoni. Nel cross corri per te stesso e contro te stesso, ogni giro un confronto con i propri limiti, ogni errore una ferita in più e non solo sul corpo, se cadi la forza di ricominciare è solo dentro di te ed è una spinta che ha radici antiche. Quando fai fotografie, prima o poi, ti capita di assistere ad una gara di minicross, spesso hai bisogno di un po' di tempo, sei confuso dalle urla delle madri, dalla loro ansia, infastidito dalle proiezioni stizzose dei padri e dai capricci di chi non vorrebbe essere lì, ma poi li vedi, i pilotini veri che quella forza ce l'hanno dentro. Non sono necessariamente i più veloci ma sono quelli che se cadono non piangono e non chiedono aiuto

a nessuno, quelli che in allenamento si accaniscono per ore sulla stessa curva, che una gara la finiscono sempre e comunque anche se ad aspettarli non c'è una coppa. Sono quelli che già a dieci anni hanno un conto aperto con se stessi e le mani callose e ruvide come palmi di contadini, li guardi e pensi che nell'inverno della vita ogni botta presa tornerà a fare male ma non lo dici, taci e scatti un'altra foto per la tua collezione di attimi. E proprio sfogliando questa collezione di momenti, di volti, cadute, scrub e curve improbabili capisci, all'improvviso, che non è l'incoscienza a definire un crossista ma il coraggio. Non è una declinazione diversa di una stessa parola, il coraggio e l'incoscienza sono opposti, l'incoscienza è cieca e senza memoria, non vede il pericolo e dimentica gli errori, il coraggio invece conosce la paura profondamente, combatte ogni momento contro di lei, sa dov'è il limite e lo supera, ricorda il dolore delle vecchie ferite e ha un posto per ogni rider che non si è rialzato più. E così, ogni domenica, i piloti tornano in pista, nonostante gli infortuni, le sconfitte e le stagioni sfortunate. Tornano anche per chi non torna e continuano a fare quello che sanno fare, correre, combattere,

GRAFICA: LUCIO BUSELI

PIRELLI
Red Bull
KTM
222
MOTOREX
KTM
PIRELLI
MOTOREX
ATHENA

CAIROLI **SENZA** RIVALI

Nella "sua" Malagrotta, Tony non ha rivali. De Dycker lo beffa nella qualifica MX1. Bene Charlier in MX2.

Testo e Foto **E. Tempestini**

A Malagrotta ha vinto Cairoli e non poteva essere altrimenti. Sul tracciato dove Antonio è cresciuto agonisticamente, non era difficile immaginare un'altra vittoria del siciliano e cosi è stato. Nella finale "elite" ha dominato dal primo all'ultimo metro con una superiorità schiacciante, proprio come solo lui sa fare. Soltanto nella qualifica ha lasciato la vittoria al compagno di squadra Ken De Dycker, lesto ad approfittare di qualche giro di Tony a ritmo blando a causa di un sasso che gli aveva compromesso il funzionamento del freno posteriore. Sistemato "il problema" Tony ha dato il massimo per riprendersi il primo posto e,

anche se ha tirato fuori dal cilindro della sua KTM un penultimo giro record “alla Cairoli”, non è riuscito a recuperare sull’avversario che ha tagliato per primo il traguardo. Problemi a parte, Tony è sempre più il numero uno in pista. Una leadership mai messa in discussione da nessuno dei presenti e anche se il parterre degli Internazionali d’Italia non avvicina minimamente la lista dei pretendenti al titolo MX1, gli avversari erano di tutto rispetto e comunque fermamente convinti a confrontarsi con quello che nel 2013 sarà ancora una volta l’uomo da battere nella classe regina del motocross iridato. Steven Frossard, che sta riprendendo il giusto ritmo di gara ha chiuso alle spalle di Tony dimostrando di essere uno di quelli “buoni” per dar fastidio al sei volte campione. Il russo Bobryshev, non ancora al meglio, ha fatto suo il terzo posto ma distanziato di circa 20 secondi dal vincitore il che la dice lunga sull’attuale stato di forma del pilota Honda World Motocross. Quarto è arrivato De Dycker che è sembrato pagare troppo lo sforzo iniziale nel tentativo di rimanere nella scia di Cairoli. A seguire il neo acquisto TM, Shaun Simpson che ha battagliato a lungo prima di avere la meglio su David Philippa-

YAMAHA
Airoh
MONSTER
Pirelli
183
9

erts, sesto, che ha preceduto Joel Roelants alla prima sul “duro” in sella alla MX1. Ottavo posto per Christophe Charlier, primo dei piloti in sella alla MX2 che ha fatto da scudiero al sempre coriaceo Chicco Chiodi, che alla veneranda età di 40 anni riesce ancora a mettersi dietro parecchi ragazzini rampanti e d’altronde, 3 titoli di campione del mondo non si vinco per caso. Esclusi dalla finale “elite” due dei protagonisti della MX2, Harry Kullas e Alexander Tonkov, che avevano animato la gara fino all’ultima curva, quando un contatto li ha estromessi dalla lotta per il secondo posto. Per Kullas, una brutta botta alla mano sinistra che lo ha costretto a disertare

la finale mentre Tonkov, è stato vittima di un banale inconveniente tecnico che gli ha impedito di prendere il via alla manche conclusiva dopo aver regolarmente effettuato il giro di ricognizione. Gara della MX2 che ha visto come protagonisti il danese Stefan Olsen (secondo dietro a Charlier) e Giacomo del Segato, terzo al termine, che ha disputato una gara come da tempo non gli vedevamo fare, insidiando per lungo tempo le posizione di vertice a piloti, sulla carta, molto più blasonati di lui. Non rimane che aspettare l'epilogo di questo campionato che terminerà sul rinnovato tracciato di Pietramurata, che si sta rifacendo il look in vista del GP del prossimo 14 aprile.

DA NILS IL FLACONE "NEW GENERATION"

Per NILS S.p.A. questo 2013 significa un ulteriore passo in avanti verso la consacrazione del proprio lavoro e degli sforzi profusi nel mondo della lubrificazione. Con l'avveniristico nuovo flacone da 1 litro, NILS S.p.A. si rafforza collocandosi nel "gotha" delle aziende di settore.

Facendo un breve cenno al passato NILS S.p.A., dal 2005, si è gettata a capofitto nel mondo delle due ruote studiandone prima le problematiche, poi intervenendo sul mercato con una prima serie di prodotti di base adatti per l'utenza motociclistica. Nel corso degli anni questa integrazione con il mondo motociclistico si è evoluta grazie soprattutto alla collaborazione diretta con aziende produttrici e con strutture sportive. Dopo tali annate NILS S.p.A. si è trovata di fronte ad una casistica più ampia, in base alle necessità richieste, arrivando così ad un'evoluzione e all'ampliamento della gamma prodotti. Sul mercato NILS S.p.A. si propone oggi con una serie di prodotti "Ready to Race". Ecco perché, dopo le prime collaborazioni nelle competizioni, NILS S.p.A. ha rafforzato il proprio brand e l'investimento nelle due ruote con prodotti di assoluta innovazione.

Tale forza ben delineata ora fa capo ad una divisione dedicata: "Motor Bike Lubricants" forte di una gamma prodotti altamente specializzata per il settore a cui si rivolge. Ma ora il principale motivo di interesse di questo periodo è rivolto alla rivoluzionaria confezione che rappresenta per NILS S.p.A. un vanto di design, praticità, ed esclusività. Il nuovo flacone della linea "Motor Bike Lubricants" ha la principale caratteristica di considerarsi completamente vuotato ad ogni utilizzo per il cambio d'olio. Oltre all'insolita ergonomia, il flacone possiede un esclusivo (con tanto di brevetto) sistema nel versare il prodotto contenuto. Il beccuccio con tappo a vite, infatti, con un semplice movimento si ruota di 180 gradi per essere comodamente posizionato nella parte del carter predisposta per ricevere l'olio... senza versarne una goccia. Operazione estremamente semplificata da questo interessante, ed unico sul mercato, nuovo flacone. Un'altra esclusiva di NILS S.p.A. Oltre a questo NILS S.p.A. ha ora modo di presentarsi sul mercato delle due ruote con una gamma prodotti assolutamente vasta ed appropriata a salvaguardare tutti i vari componenti della stessa. Proprio con il flacone "new generation" NILS S.p.A. raggiunge un ulteriore step di popolarità ed esclusività sul vasto mercato dei lubrificanti. Per informazioni, specifiche e listino prezzi, sulla gamma NILS "MOTOR BIKE LUBRICANTS" consultate il sito: www.nils.eu/applicazioniMotorbike_ita.php

NILS S.p.A.
Via Stazione, 30
39014 Postal (BZ)
Tel. +39 0473 292400
Fax +39 0473 291244
www.nils.eu
info@nils.it

NOVITÀ ALPINESTARS

Maglia Compression Jersey CX

La Maglia Compression Jersey CX utilizza una tecnologia di compressione collaudata per migliorare la circolazione e ridurre l'affaticamento del motociclista, permettendo così una guida più efficiente e prolungata. L'A10 costituisce un ottimo complemento a qualsiasi dispositivo di protezione Alpinestars per la parte superiore del corpo.
CARATTERISTICHE DELLA MAGLIA CX COMPRESSION JERSEY
La tecnologia di compressione allevia l'indolenzimento muscolare a insorgenza ritardata. Disegnata per conformarsi alla posizione di gara. Vestibilità lunga per evitare che la maglia salga. Corpo della maglia in poly-spandex traspirante e termoregolante e tessuto traforato per garantire la piena traspirabilità. Strato protettivo in schiuma sui gomiti. Pannelli pettorali, dorsali e ascellari traspiranti. Grafiche sublimate antisbiadimento. Gomitiere in schiuma antiurto integrate progettate per rimanere in posizione (cioè per non girarsi né sfilarsi) in caso di impatto. Colori: Bianco/Rosso/Nero Taglie: M – 3XL

Per maggiori informazioni visita il sito: www.alpinestars.com

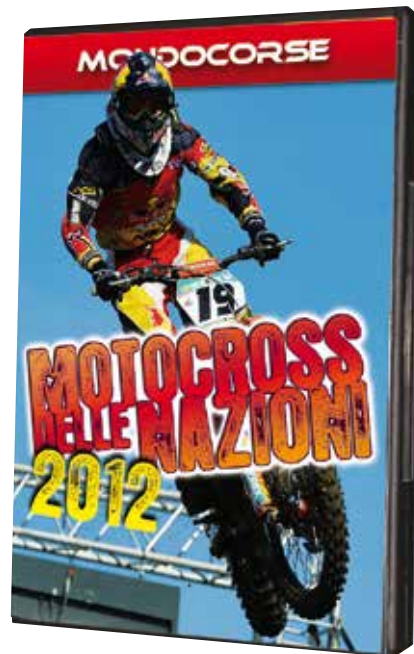
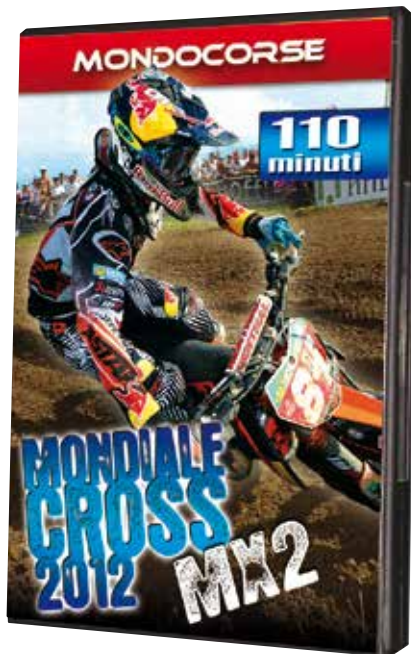
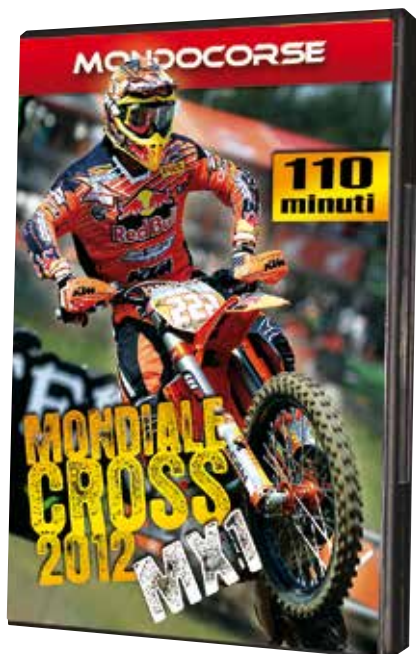
SATURN KIDNEY BELT by Alpinestars

La fascia Saturn Kidney Belt offre supporto nella zona addominale e renale per proteggere gli organi interni dalle forze in atto durante la guida fuoristrada. Un sistema di chiusura a doppio Velcro assicura una vestibilità regolabile e precisa per qualunque taglia. Caratteristiche principali: Progettata ergonomicamente per la massima stabilità in zona addome e reni. Struttura leggera e flessibile. Fascia principale in TPR rinforzato. Fasce in vita con inserti mesh per maggiore ventilazione. Doppia chiusura in Velcro sulla vita offre una vestibilità personalizzata e precisa.

Per maggiori informazioni visitare il sito: www.alpinestars.com

CINEHOLLYWOOD

Per rivivere la stagione appena strascorsa, da Cinehollywood i DVD che ti fanno rivedere in azione i grandi campioni di questo sport.

MONDIALE CROSS 2012 MX1 - MX2 - MOTOCROSS DELLE NAZIONI

Il mondiale MX1 2012 ha visto il dominio incontrastato di Tony Cairoli che ha conquistato il sesto titolo della sua carriera. Fantantonio ha così eguagliato il record di titoli di Joel Roberts ed è oggi il secondo pilota più titolato nel motocross alle spalle solo di re Stefan Everts. Stagione dopo stagione, il dominio del pilota siciliano è sempre più schiacciante. Nella MX2, Jeffrey Herlings, olandese, alla guida di KTM è diventato il Campione del Mondo MX2 2012. Al suo primo titolo iridato, Herlings ha addirittura vinto con un week-end di anticipo grazie all'ennesima bella doppietta del 2012 (ha vinto ben 18 delle 30 manche disputate). Herlings ha battuto un sempre combattivo Tommy Searle, su Kawasaki, e Jeremy van Horebeek, anch'egli su KTM, dimostrando che è lui il punto di riferimento tra i giovani emergenti. Il Nazioni, la gara più importante dell'anno. Tony Cairoli fa sue due manche delle "Olimpiadi del Motocross", mettendo in riga campioni del calibro di Dungey, Roczen, Herlings e Barcia, ma la Maglia Azzurra manca il podio per 3 punti. Il Nazioni lo vince per la prima volta la Germania davanti a Belgio e USA.
Una collezione di 3 DVD per oltre quattro ore di spettacolo acquistabili on line al prezzo di Euro 14,99 cadauno sul sito della Cinehollywood.
http://www.cinehollywood.com/Motocross-25-30.html

TYPHOON MX BOOTS

Arriva sul mercato il nuovo stivale di FM Racing. Interamente progettato, sviluppato e realizzato da FM Racing, il TYPHOON MX BOOTS è dotato dell'esclusivo sistema di snodo TFP (Total Flex Protection) che assicura al pilota la massima flessibilità del piede e della caviglia facendo rimanere inalterati i requisiti per la massima sicurezza in caso di urto o torsione. Il tessuto interno utilizzato per il rivestimento conferisce allo stivale la massima traspirabilità anche nell'uso con temperature elevate. La chiusura è affidata a pratici ganci in alluminio che consentono una regolazione ottimale evitando l'infiltrazione di acqua e fango all'interno dello stivale durante l'uso in condizioni climatiche avverse. Nuova anche la suola, realizzata con materiale resistente agli idrocarburi e termosaldata: è dotata di un inserto centrale sostituibile per una durata dello stivale prolungata nel tempo. In vendita nei negozi specializzati a Euro 260,00 + IVA.
www.fmracingmx.com

TFP
TOTAL FLEX PROTECTION

MULTITRACTION

la nuova copertina sella usata dal Team Honda World Motocross
Si rinnova anche per il 2013 la collaborazione tra Blackbird Racing e il Team Honda World Motocross.

Il 2013 è entrato nel vivo e la partnership che lega oramai da anni Blackbird Racing e il Team Honda World Motocross, si consolida anche per questa stagione. Le Honda CRF450 Factory, portate in gara da Evgeny Bobryshev e Max Nagl, sono equipaggiate con la copertina sella MULTITRACTION. Prodotta da Blackbird Racing seguendo fedelmente i consigli dei piloti e le loro necessità, è realizzata con delle speciali cuciture che permettono al pilota di avere il giusto grip in fase di accelerazione mentre, in fase di spostamento in avanti, non recano impedimento per il movimento in sella. Testata e sviluppata direttamente sui campi di gara del campionato del mondo motocross, è disponibile per la nuova Honda Crf 450 MY 2013 e potete trovarla in vendita presso i migliori centri specializzati, oppure sul sito www.blackbirdracing.com . Prezzo al pubblico: Euro 65,00 iva inclusa.

HZ PURE

Portata in gara da campioni del calibro di Ken De Dycker, Rui Goncalves, Christophe Nambotin e Giacomo Redondi, solo per citarne alcuni, la maschera GMZ3 PURE di HZ è realizzata con i migliori materiali in commercio. Il logo in metallo che raffigura la "griffe" HZ viene applicato nella parte alta del frame e caratterizza questa maschera per un immediato riconoscimento agli occhi di tutti gli appassionati. Il telaio è stampato in poliuretano termo plastico atossico e anallergico ed è molto flessibile per conferire alla maschera una calzata anatomica ottimale sul viso di ogni atleta. Il design, studiato seguendo i consigli dei piloti che hanno messo a dura prova questa nuova maschera, offre un campo visivo di oltre 180° e caratterizza questo prodotto come uno dei migliori in assoluto presenti sul mercato. Il perimetro del telaio è dotato di fori di aerazione che garantiscono un perfetto riciclo dell'aria all'interno della maschera, facilitando la traspirazione senza compromettere la visibilità, grazie agli speciali filtri antipolvere Omnifilter® posti nelle parte superiore ed inferiore della maschera. Questi filtri sono l'insieme di due materiali accoppiati tramite ultrasuoni e garantiscono la massima ventilazione della maschera stessa scongiurando l'ingresso di corpi estranei, quali polvere e fango. Grazie alla speciale banda in silicone, applicata all'interno dell'elastico, il grip sulla calotta del casco è ottimale, in modo da evitare spostamenti durante l'uso della maschera anche in condizioni estreme. Il materiale utilizzato per realizzare il foam assorbente è a tre densità, l'ultimo strato, quello a contatto con il volto del pilota, viene realizzato in morbido "pile" per un miglior confort durante l'impiego e per assorbire al meglio il sudore. Le lenti, prodotte in policarbonato Lexan®, con uno speciale trattamento antifog all'interno e antiscratch all'esterno, possono essere trasparenti, smoke, oppure a specchio multilayer, e hanno la possibilità di applicare sulla lente stessa, grazie ai due agganci laterali, i tear–off da utilizzare in caso di terreni polverosi o fangosi. La GMZ3 PURE è inoltre compatibile con il roll-off system di HZ, sia nella versione Extreme Roll Small che nella versione Extreme Roll Big. Disponibile presso i migliori negozi specializzati nelle colorazioni Orange, Blue, Yellow e Green al prezzo di €65,00 iva inclusa.

E N Z A P E R L E V O S T R E

E N Z E

www.mercurioingegneriaspa.it

MOTOCROSS 2012
FOTO E STORIE
Stefano Taglioni
Enzo Tempestini

MONSTER ENERGY
XL
moto
cross
web magazine